

Reportage novembre 2001

Région pilote\* Crans-Montana – Centre d'intérêt Mobilité et Bien-être

## “Mobilité à Crans-Montana“ - Une station de vacances veut passer au Tourisme doux

*Toutes les routes mènent à... Crans-Montana. Et encore plus de routes permettent un accès individuel facile, ce qui est apprécié par les habitants de la région et les touristes. Mais la médaille a aujourd'hui un revers : durant les quelques semaines de la haute saison touristique, et particulièrement lors des Fêtes de fin d'année, Crans-Montana devient à une ville à la montagne avec les encombrements et tous les problèmes liés à une trop forte densité d'automobiles. Des efforts ont déjà été consentis pour tenter de réduire le trafic, mais ces mesures ne suffisent pas.. Soulignons qu'il existe sur le plateau un service de bus gratuit naviguant entre l'est et ouest, aller-retour. Et ceux qui décident de laisser leur auto dans la vallée, ou même de venir en Valais sans voiture privée, peuvent utiliser le funiculaire très rapide de Sierre à Montana. Vue magnifique garantie. Il est aujourd'hui important pour Crans-Montana d'améliorer la mobilité piétonnière et de repenser l'organisation des transports en commun, afin que ceux-ci répondent aux besoins des habitants et des touristes afin qu'ils les utilisent beaucoup plus. – L'Office fédéral de la santé publique (OFSP) a choisi Crans-Montana dans le cadre du plan d'action Environnement et santé PAES en tant que région pilote avec le thème de la mobilité et du bien-être: une chance idéale d'encourager la réorganisation de la mobilité dans cette station de vacances valaisanne très appréciée. Voici des informations de fond, des faits et un coup d'œil sur place.*

La station valaisanne de Crans-Montana (1500 m) exposée au midi jouit d'un climat particulièrement agréable qui a favorisé son développement touristique. Les premiers touristes y viennent en 1889. D'abord essentiellement connue pour ses sanatoriums, Crans-Montana devient le lieu des passionnés de ski. Puis se développe la pratique du golf ; la station est aujourd'hui un lieu reconnu pour ce sport au niveau international.

A partir 1928, le développement s'accélère. D'un côté Montana et son activité de cure, de l'autre Crans-sur-Sierre orientée vers le tourisme de villégiature. Aujourd'hui, on parle plutôt d'une seule station : Crans-Montana. Des hôtels se construisent, des écoles internationales s'installent. En 1957 sort de terre pour la première fois dans les Alpes un immeuble dont les appartements seront vendus comme résidence secondaire. La para-hôtellerie est

née. Elle va révolutionner l'industrie touristique et conduire Crans-Montana au développement qui est le sien aujourd'hui.

### La limite de la mobilité est atteinte

Pour les gens du pays, cette manne touristique présente l'occasion de sortir du cercle vicieux du sous-développement économique. Mais actuellement, hôtes et habitants prennent conscience de la limite qui a été atteinte. L'opportunité se présente, grâce à l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) et son Plan d'action environnement et santé de réorganiser la vie dans le sens du développement durable.

La station touristique se structure horizontalement sur un territoire d'environ 15 kilomètres de long, sans compter Aminona qui est un centre détaché. Crans-Montana relie transversalement le territoire de six communes (Icogne, Lens, Chermignon, Montana, Randogne, Mollens). Les deux tiers des autochtones occupent des postes dans la station et y montent quotidiennement en auto.

### Avertissement il y a plus de 30 ans

Le directeur de l'Office du tourisme de Crans, Lelio Rigassi, lance en 1967 un signal d'alarme : «*Nous ne craignons pas de dire ici que l'idéal serait la suppression pure et simple de la circulation dans le centre de la station.*» En 1984, une étude cerne pour la première fois le problème de la circulation dans sa globalité. Beaucoup de mesures ont été réalisées, comme la gratuité des transports publics sur tout le plateau. L'évolution de la station et de la mobilité font qu'aujourd'hui un pas de plus doit être franchi.

La station de Crans-Montana vit au rythme des saisons touristiques. La mobilité est fonction des variations de densité de la population dans le temps, avec des variations annuelles et des variations hebdomadaires. Durant la haute saison touristique, soit pendant quelques semaines par an, tout particulièrement à Noël et Nouvel-An, la population de Crans-Montana passe de 13 000 à 45 000 personnes. A moyen terme, Crans-Montana souhaite voir se transférer une partie du trafic individuel motorisé vers la circulation douce et les transports publics. «*Les améliorations piétonnes ne sont donc pas un alibi, elles sont une réelle nécessité. Du point de vue*

touristique, il s'agit de privilégier la qualité et la fidélisation de la clientèle dans un contexte de concurrence accrue», affirme Joan Lluís Fusté Trepà, au-

teur d'une étude récente sur la gestion de la mobilité. L'urbaniste imagine qu'à l'avenir, les touristes rejoindront Crans-Montana sans voiture. «ils utiliseront les nouveaux transports collectifs plus rapides et attrayant, mais ces hôtes exigeront sur place de pouvoir jouir d'une mobilité de qualité.» Il faudra également résoudre la question des déplacements de la clientèle helvétique (qui représente la moitié des hôtes en terme de nuitées), clientèle qui vient actuellement en station avec sa voiture privée.

Interview de Maria-Pia Tschopp, préfète du district de Sierre et présidente du comité de la région pilote

## «NOUS VOULONS PRENDRE FAIT ET CAUSE POUR UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT AU NIVEAU DE LA MOBILITE.»

*Comment Crans-Montana peut-elle atteindre les objectifs visés?*

**Maria-Pia Tschopp:** Nous allons faire de gros efforts en matière d'information, de sensibilisation, tant auprès de la population résidente à l'année que des touristes. La communication est un point central. Mais notre dossier le plus important, c'est celui qui s'intitule «Mobilité pour tous». Il sera notre fer de lance pour nous conduire à une meilleure mobilité dans la station. Ce dossier tient à cœur du plus grand nombre car il résume le problème numéro 1 de la station qui doit réinventer la mobilité, en inversant les priorités en faveur des piétons et des transports publics.

*Dans l'idéal, à quoi ressemblera la région dans 5 ans ?*

**Tschopp:** Les nombreux sentiers seront fréquentés tous les jours et pendant toute l'année. Les écoliers habitant près du Centre scolaire s'y rendront à pied ou à vélo. Les bus, qui sont aujourd'hui déjà gratuits, seront pleins et permettront de se déplacer plus vite qu'en voiture. Le secteur du lac de la Moubra sera un centre de nature et de plein air apprécié par les habitants comme par les touristes.

*Qui sont les organismes ou groupes d'intérêt intégrés dans le projet?*

**Tschopp:** Il y a Crans-Montana Tourisme, la société de remontées mécaniques Crans-Montana-Aminona SA, la compagnie de bus Sierre-Montana-Crans, le Centre médico-social régional, la Haute Ecole supérieure Santé-Sociale Valais, les autorités politiques des six communes représentées par les présidents, les techniciens communaux, les associations de commerçants, le groupement des quatre cliniques de Crans-Montana, Quadrimed, les enseignants et de nombreux bénévoles.

### Comment se passe la collaboration avec l'OFSP?

**Tschopp:** Fort bien. Nous espérons qu'il n'y aura pas une prolifération du «papier», car notre action doit se dérouler prioritairement sur le terrain. Le volume de travail demandé aux collaborateurs – pour la plupart bénévoles – est déjà très grand.

*Quelles ont été les réactions à Crans-Montana lors de sa nomination comme région pilote?*

**Tschopp:** Nous avons eu passablement de remarques positives parce qu'enfin, on croit que les choses vont bouger.

### Y a-t-il eu des réserves émises?

**Tschopp:** Disons que l'idée de développer la pratique du vélo fait sourire beaucoup de gens. Il faut savoir bien sûr que beaucoup de personnes habitent dans les villages et doivent rejoindre la station en voiture pour aller à leur travail. Le faire en vélo est très astreignant. Sans oublier la neige qui recouvre la station durant plusieurs mois de l'année. A signaler aussi un certain attentisme chez certains qui demandent à voir ce qui réellement se réalisera sur le terrain pour croire vraiment que les projets fonctionneront. (dem)

En avril 1999, le processus Agenda 21 est lancé à Crans-Montana. Deux axes thématiques sont retenus : «Nature, forêt et paysage» et «Energie, transport, circulation». L'Agenda 21\*\* a formé un groupe de travail qui s'est penché avec intérêt sur les résultats d'une large enquête menée par les instances touristiques et les communes auprès des hôtes et des résidents. Une des mesures demandées par les personnes sondées est l'inversion de la priorité voitures-piétons. Le Plan d'action environnement et santé PAES a ouvert l'espoir de concrétiser les mesures souhaitées tant par la population résidente que les touristes.

**Zones piétonnes et bus gratuits**

Passer ses vacances à Crans-Montana en haute saison ou durant les périodes moins fréquentées par les touristes laisse deux impressions bien différentes. On se retrouve par moment au cœur d'une ville à la montagne, animée et gaie, mais le nombre de voitures qui circulent dans les rues gâche le plaisir. En dehors de ces périodes de pointe, Crans-Montana redevient ce magnifique

plateau qui a fait son succès touristique, avec ses lacs et ses promenades, ses champs de neige, son environnement naturel.

Le nombre de parkings à la périphérie de la station a été augmenté durant les dernières années, les places de stationnement dans les rues ont été diminuées, mais beaucoup de travail reste encore à faire pour rendre la priorité aux piétons, aux transports en commun et aux vélos. Actuellement, les bus circulant d'est en ouest sont gratuits mais ils sont trop peu fréquentés. Et durant les périodes de forte affluence touristique, ils se trouvent souvent bloqués dans les encombrements. L'accès au plateau peut se faire par différentes routes partant de la plaine ou par le funiculaire reliant Sierre à Montana. Mais trop nombreux sont encore les touristes à venir à Crans-Montana avec leur véhicule privé. Quant aux habitants des villages qui travaillent en station, ils peuvent actuellement difficilement se passer de leur véhicule privé. Améliorer le réseau des transports public et rendre plus attractif ce moyen de déplacement au cœur de la station est un des buts principaux du programme « Mobilité à Crans-Montana ». Pistes cyclables et zones piétonnes doivent être développées plus encore. Mais cela ne suffira pas : les actions sur le terrain doivent s'accompagner d'une sensibilisation des autochtones et des touristes. La mobilité nouvellement acquise serait plus respectueuse de l'environnement et de la santé, elle pourrait ainsi devenir un facteur supplémentaire de plaisir pour ceux qui y viennent en vacances comme ceux qui y vivent à l'année.

### Grand engagement existant

Le fait que Crans-Montana a été choisi par l'OFSP comme région pilote avec la mobilité et le bien-être comme centre d'intérêt, est considéré par les responsables du projet comme une récompense pour l'énorme travail fourni durant la phase de candidature. Le responsable de projet François Parvex: «Plusieurs douzaines de résidents ont

travaillé bénévolement durant cette phase et vont aussi participer activement à la réalisation des projets.» Maria-Pia Tschopp aussi, présidente du comité de la région pilote, est optimiste: «La forte union des six communes du haut-plateau et la coopération de l'économie, de la population et des touristes permettra d'arriver à un développement durable dans le domaine de la mobilité.» Elle concède cependant qu'il ne sera certainement pas facile de modifier d'un jour à l'autre et radicalement les habitudes des gens du point de vue de la mobilité.

Selon Andreas Basler de l'OFSP, responsable de la collaboration entre les régions pilotes: «Les nuisances causées par le trafic privé intense sont énormes, c'est pourquoi le potentiel de changement est également considérable. La candidature de Crans-Montana nous a aussi convaincus par les propositions d'amélioration qui viennent de la population ce qui permet de réaliser des projets sur des bases solides.» Basler espère personnellement que l'étape courageuse consistant à passer au tourisme doux réussira.

*Danielle Emery Mayor / Eva Holz Egle*

\*Dans le cadre du plan d'action Environnement et santé PAES, l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) soutient techniquement et financièrement pendant plusieurs années trois régions pilotes suisses qui associent de manière exemplaire des projets liés à l'environnement et à la santé.

\*\*Tous les groupes-cibles de la population élaborent ensemble des mesures pour un développement durable, respectueux de l'environnement et viable au niveau économique et social.

Contact: François Parvex, responsable de projet, SEREC, TECHNO-pôle Sierre 3, CH-3960 Sierre VS, tél. 027 456 87 40, fax 027 456 87 41, e-mail: [sierre@serec.ch](mailto:sierre@serec.ch) [www.apug.ch](http://www.apug.ch)

## LES PROJETS 2001/2002 (CHOIX)

**Mobilité pour tous.** Il est prévu d'élaborer les bases de la réorganisation de la mobilité des habitants et des touristes, tant pour le trafic au sein de la région que pour les trajets y menant. De nouvelles possibilités pour le déplacement à pied et l'utilisation accrue des transports publics devraient être créées en prenant en compte les besoins de tous les groupes d'intérêt différents (autochtones, touristes, industrie, hôtels, restaurants, adolescents, personnes âgées). A cet effet, des mesures concrètes doivent être prises, entre autres: campagne d'information sur l'offre des transports publics, créations de pistes cyclables et de voies réservées aux bus, construction de chemins pour piétons.

**Sentier «Itinéraire du développement durable».** Les élèves du centre scolaire régional de Crans-Montana, les familles indigènes et les touristes sont sensibilisés aux bienfaits de la mobilité à pied et à la notion du

développement durable. Un sentier didactique qui relie différents points de la station est développé avec les élèves.

**Acheter mieux en roulant moins.** Encourager la vente et l'achat des produits alimentaires régionaux et ainsi diminuer le trafic et contribuer à une alimentation saine.

**Promouvoir la communication.** Favoriser les échanges entre les différents projets et les différents acteurs; faire connaître la démarche du PAES à tous les publics-cibles au fur et à mesure de son avancement; contribuer à développer chez les indigènes et les touristes la prise de conscience du lien entre environnement, mobilité et santé.

**Sensibilisation pour l'architecture.** Rechercher à Crans-Montana une homogénéité architecturale; optimiser les consommations d'énergie et assurer la sécurité parasismique lors de la rénovation des ouvrages existants et la construction de nouveaux bâtiments.

**Plan directeur intercommunal.** Le Plan directeur tracera les axes de développement de Crans-Montana et permettra, par une concertation des projets, de procéder à des économies de moyens importantes.

«**Autour de Crans-Montana**» (développement durable de l'espace rural): revaloriser ou revitaliser les sites non urbanisés, assurer leur pérennité, assurer la visite de ces lieux en utilisant au mieux les transports publics existants ou à créer.

**Crans-Montana au fil de l'eau.** Sensibiliser population et hôtes à la problématique de l'eau et travailler à la mise en place d'une gestion concertée entre les six communes des problèmes hydrologiques et hydriques.